



provincie **HOLLAND**
ZUID

Lid Gedeputeerde Staten

I.G.M. de Bondt

Minister van Infrastructuur en Milieu
mw. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum

16 MEI 2012

Ons kenmerk

PZH-2012-337640155

Uw kenmerk

Bijlagen

6

Onderwerp

Gebiedsbudget RijnlandRoute en RijnGouwelijn

Geachte mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,

In vervolg op ons bestuurlijk overleg op 15 mei 2012 over het Gebiedsbudget RijnlandRoute en RijnGouwelijn, doe ik u deze brief toekomen. Zoals met u besproken willen wij u voorstellen om het gebiedsbudget te bestemmen voor het "HOV-NET Zuid-Holland Noord" als uitvoeringsvariant voor de RijnGouwelijn en het alternatief "Zoeken naar Balans Optimaal" als uitvoeringsvariant voor de RijnlandRoute. Dit zijn oplossingsrichtingen waar nog een aantal onderzoeksvragen aan zijn verbonden die uiterlijk dit najaar dienen te zijn beantwoord.

Gebiedsbudget

In het voorjaar 2011 heeft de Tweede Kamer ingestemd met uw voorstel om de voorgenomen rijksbijdragen voor de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn samen te voegen tot één gebiedsbudget van € 722 miljoen en de provincie de vrijheid te geven om een integrale afweging tussen beide projecten te maken. De provincie heeft hierbij de mogelijkheid gekregen om het ene project volledig aan te leggen en het andere project gefaseerd dan wel om beide projecten gefaseerd aan te leggen. Als concrete voorwaarde is gesteld dat de woningbouwlocatie Nieuw Valkenburg vanaf het begin moet worden ontsloten met openbaar vervoer en via de weg.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2506 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65
stoppen dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

Hoofdlijnenakkoord

In april 2011 hebben de coalitiedragende partijen uit de Staten van Zuid-Holland het Hoofdlijnenakkoord "Zuid-Holland verbindt en geeft ruimte" gepresenteerd. In het Hoofdlijnenakkoord hebben deze partijen gekozen voor de aanleg van zowel de RijnGouwelijn als de RijnlandRoute. Vanwege de financiële risico's en alle wensen voor een goede en veilige inpassing vermeldt het Hoofdlijnenakkoord dat een algemene heroverweging binnen en tussen de beide projecten noodzakelijk is. Het gebiedsbudget stelt de provincie in staat om twee majeure mobiliteitsprojecten te realiseren, de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn. Na de heroverweging is er € 448 miljoen beschikbaar voor investeringen in Hoogwaardig Openbaar vervoer in de regio's Holland Rijnland en Midden-Holland (mits de bijdragen van de partners, Rijk, regio en



gemeenten, ongewijzigd blijven). Voor de RijnlandRoute is € 811 miljoen beschikbaar als projectbudget.

RijnGouwelijn

HOV-NET Zuid-Holland Noord als uitvoeringsvariant voor de RijnGouwelijn

In de periode vanaf mei 2011 zijn door de provincie verschillende alternatieven voor de RijnGouwelijn ontwikkeld die in de stuurgroep en bilateraal met de betrokken partijen zijn besproken. In september 2011 is een quick scan van zes uitvoeringsvarianten door GS vastgesteld die de basis heeft gevormd voor de discussie met de partners. Deze discussies hebben er toe geleid dat de Stuurgroep eind 2011 tot de conclusie is gekomen dat het verbeteren van het openbaar vervoer in het gebied van de concessie Zuid-Holland Noord het beste kan worden gerealiseerd door de versterking binnen het gehele netwerk, waarbij het RGL-budget zal worden besteed op de oost-west corridor (onderstaand genoemd als corridors 1 en 3). Dit kan worden gerealiseerd door middel van een zevental HOV-buscorridors/treinverbindingen langs de oost-west-as met uitlopers naar de Noordvleugel en de het zuidelijke deel van de Zuidvleugel van de Randstad, die samen het HOV-NET Zuid-Holland Noord vormen.

HOV-NET Zuid-Holland Noord

Het HOV-NET Zuid-Holland Noord bestaat uit de verbetering van de treinverbinding Leiden-Alphen aan den Rijn-Gouda/Utrecht en het realiseren van een zestal buscorridors:

1. Leiden Centraal – Alphen aan den Rijn – Gouda/Utrecht (trein);
2. Noordwijk – Voorhout – Sassenheim – Bollenstreek – Schiphol (bus);
3. Leiden Centraal – Katwijk – Noordwijk (bus);
4. Leiden Centraal – Leiderdorp (bus);
5. Leiden Centraal – Leiden Lammenschans (bus);
6. Leiden Lammenschans – Zoetermeer (bus);
7. Alphen aan den Rijn – Leimuiden – Schiphol (bus).

Van dit HOV-net zullen in de eerste fase tot 2018 worden gerealiseerd:

- frequentieverhoging op de treinverbinding Leiden-Utrecht, met als nieuw station Hazerswoude-Koudekerk en als de vervoerwaarde dat toelaat Zoeterwoude Meerburg. Met de NS moeten er nog afspraken worden gemaakt over de bediening en bijbehorende voorwaarden, en met Prorail over de benodigde investeringen in de infrastructuur;
- op de treinverbinding Gouda-Alphen aan den Rijn de bediening van de nieuwe stations Waddinxveen Zuid en Boskoop Snijdelwijk, en zodra de vervoerwaarde het toelaat frequentieverhoging naar vier keer per uur (tenminste in de spitsen); Voorwaarde hiervoor is dat de baten van de exploitatie voldoende opwegen tegen de kosten. Dit is haalbaar, afhankelijk van het tempo van realisatie van het woningbouwprogramma langs de lijn.
- de aanleg van de HOV-buscorridor Leiden-Katwijk-Noordwijk.

Daarvan zijn reeds in uitvoering dan wel in vergevorderde staat van voorbereiding:

- de HOV-buscorridor Alphen aan den Rijn-Leimuiden-Schiphol
- de HOV-buscorridor Noordwijk-Sassenheim-Schiphol zijn

In het kader van het HOV-NET Zuid-Holland Noord zullen de ontbrekende schakels op deze corridors worden afgemaakt, met een separate dekking vanuit provinciale middelen.

Draagvlak

Het voorstel om de middelen die thans voor de RijnGouwelijn beschikbaar zijn, te besteden aan de frequentieverhoging Leiden-Utrecht/Gouda en de HOV-buscorridor Leiden-Katwijk-Noordwijk is op 19 april 2012 voorgelegd aan de Stuurgroep RijnGouwelijn en daar met unaniem draagvlak ontvangen.

RijnlandRoute

Zoeken naar Balans Optimaal als uitvoeringsvariant van de RijnlandRoute

Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. (d.d. 24 augustus 2011) hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland medio 2011 het MER voor de RijnlandRoute op onderdelen verder ingevuld. Tevens is vanaf deze periode intensief gewerkt aan de transparante vergelijking van de verschillende alternatieven.

Het 2^e fase MER is op 15 mei 2012, samen met de geactualiseerde Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA), door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Onder andere op basis van deze stukken is de nota voorkeuralternatief vastgesteld. In deze nota wordt de voorkeur voor Zoeken naar Balans Optimaal omschreven.

Nut en noodzaak van de RijnlandRoute staan niet ter discussie. Zonder de realisatie van de RijnlandRoute bedraagt de reistijd van Katwijk naar de A4 bij Leiden in de spits circa een uur. Met de komst van de RijnlandRoute wordt een reistijd bereikt van circa negen minuten.

Zoeken naar Balans Optimaal

De scope van Zoeken naar Balans Optimaal omvat naast de minimale maatregelen, waaronder een verbreding van de N206/Tjalmaweg naar 2x2 rijstroken en een verbreding van de A4 en A44 naar 4 rijstroken de volgende onderdelen:

- Alle bovenwettelijke inpassingselementen van Zoeken naar Balans F (ongelijkvloerse kruising bij de Torenvlietslaan in Katwijk, halfverdiepte ligging langs Stevenshof, verdiepte ligging en tunnel van circa 600 meter lengte in Voorschoten). Deze bovenwettelijke maatregelen hebben een kostenniveau van circa 150 miljoen euro;
- Een verbinding met 2x2 rijstroken tussen de A4 en de A44;
- Aanvullende inpassingsmaatregelen á € 100 miljoen extra, vrijgemaakt vanuit het Hoofdlijnenakkoord:
 - Het ongelijkvloers maken van de aansluiting op de N441, in combinatie met een tweede ongelijkvloerse aansluiting Valkenburg;
 - Een volledige aansluiting onderlangs op de A44 bij Maaldrift, zodat de aansluiting het landschap zo min mogelijk beïnvloedt;
 - Een verlenging van de tunnel bij Voorschoten, die daarmee circa 950 meter lang wordt, waarbij de impact op Voorschoten wordt verkleind;
 - 5 miljoen voor de optimale inpassing van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de directe omgeving van de weg, maar ook naar de strook tussen het recreatiegebied Vlietland en de weg;

- Tijdens het uitwerken van het tracé op inpassingsplanniveau kan nader bepaald worden welke aanvullende maatregelen genomen kunnen worden ter waarde van in totaal € 25 miljoen.
- Een zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder, zonder aansluiting op de Voorschoterweg.

Alle voornoemde bovenwettelijke inpassingselementen hebben een kostenniveau van circa 250 miljoen euro.

Draagvlak

Op 15 mei 2012 heeft het Dagelijks Bestuur van de regio Holland Rijnland zich positief uitgesproken over het besluit van Gedeputeerde Staten. Ook de colleges van de gemeenten Leiden en Katwijk hebben zich positief uitgesproken over het besluit. De overige colleges in de regio bespreken het besluit in de komende weken. De verwachting is dat een aantal gemeenten de voorkeur zal uitspreken voor de variant door Leiden, maar het regionale standpunt is met het de uitkomst van de vergadering van het regionale Dagelijkse Bestuur geborgd.

Tot slot

Het verheugd ons dat op basis van een zorgvuldig doorlopen proces is gekomen tot een gedragen oplossing voor de RijnlandRoute en RijnGouwelijn. De provincie zal met deze oplossingen binnen het maximaal beschikbare gebiedsbudget van het Rijk beide projecten realiseren. Zowel het vervoer over de weg als over het spoor in de regio krijgt hiermee een belangrijke impuls.

Hoogachtend,

Mevrouw I.G.M. de Bondt

Bijlagen:

- Hoofdrapport HOV-NET Zuid-Holland Noord
- Scopebeschrijving HOV-NET Zuid-Holland Noord
- MER 2e fase RijnlandRoute
- Nota voorkeursalternatief RijnlandRoute
- Maatschappelijke Kosten Baten Analyse RijnlandRoute
- Regionale Economische Effecten Studie RijnlandRoute